



Verkehrsausschuss

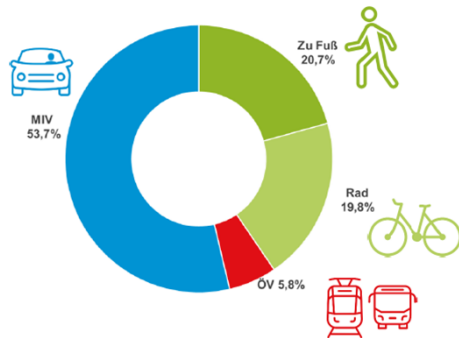
Sitzung am 06.03.2024

Top 1: EinfachMobil – Umsetzung des Aktionsplans ÖPNV, Teil II

ÖPNV als wichtiger Baustein der Verkehrswende

Prognose-Nullfall 2035

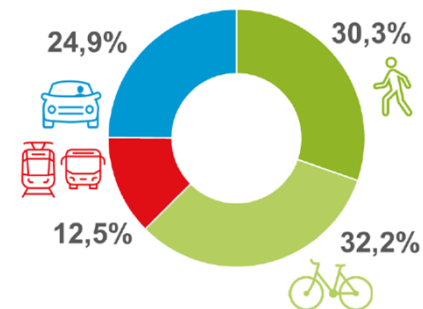
Verkehrsmittelnutzung der Offenburger*innen
bezogen auf alle Wege



Wenn wir „nichts“ tun!

Klimaschutzszenario 2035

Verkehrsmittelnutzung der Offenburger*innen
bezogen auf alle Wege



Wenn wir die Maßnahmen aus dem
Masterplan Verkehr umsetzen!

=> Zielsetzung von 67% CO₂-Einsparung bis 2035

=> Deutliche Ausweitung des Angebots erforderlich



OFFENBURG UNSERE STADT Angebotsverbesserung

ÖV-P2

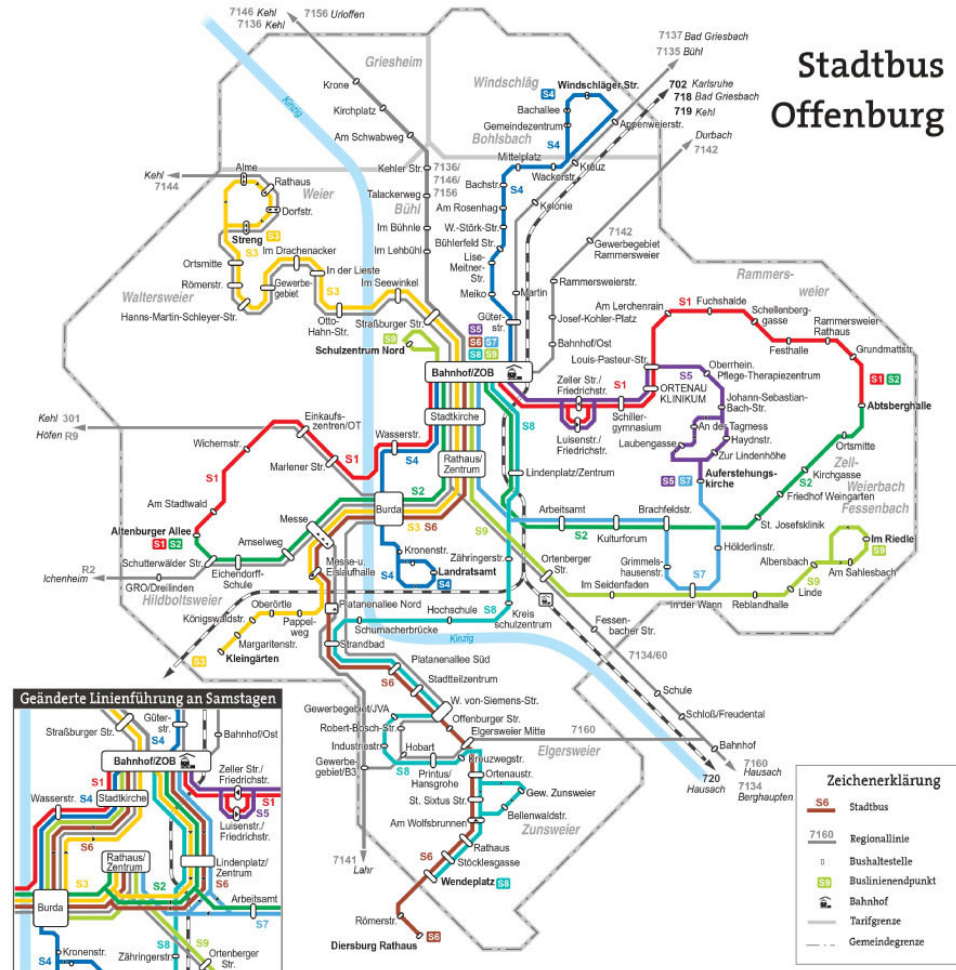
durchgehender 30 min-Takt
auf den Linien S3, S4 und S9

S3: Weier – Waltersweier

S4: LRA – Windschläg

S9: Schulzentrum Nord -
Fessenbach

06.03.2024



Stadtbus Offenburg

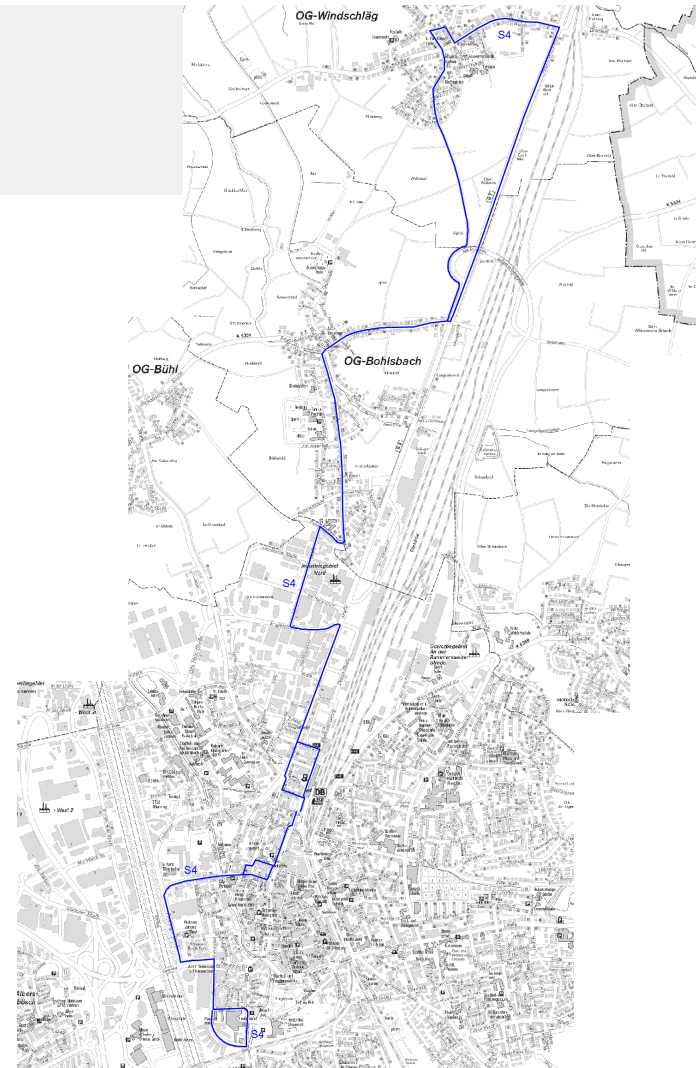
S3: Weier – Waltersweier
Geplante Änderung:
Mo-Fr durchgängig 30
min-Takt (heute nur 6-9
und 15-18 Uhr)

06.03.2024



S4: LRA – Windschläg
Geplante Änderung:
Mo-Fr durchgängig 30
min-Takt (heute nur 6-9
und 15-18 Uhr)

06.03.2024





S9: Schulzentrum Nord - Fessenbach
Geplante Änderung (1):
Mo-Fr durchgängig 30 min-Takt
(heute nur 60 min-Takt)



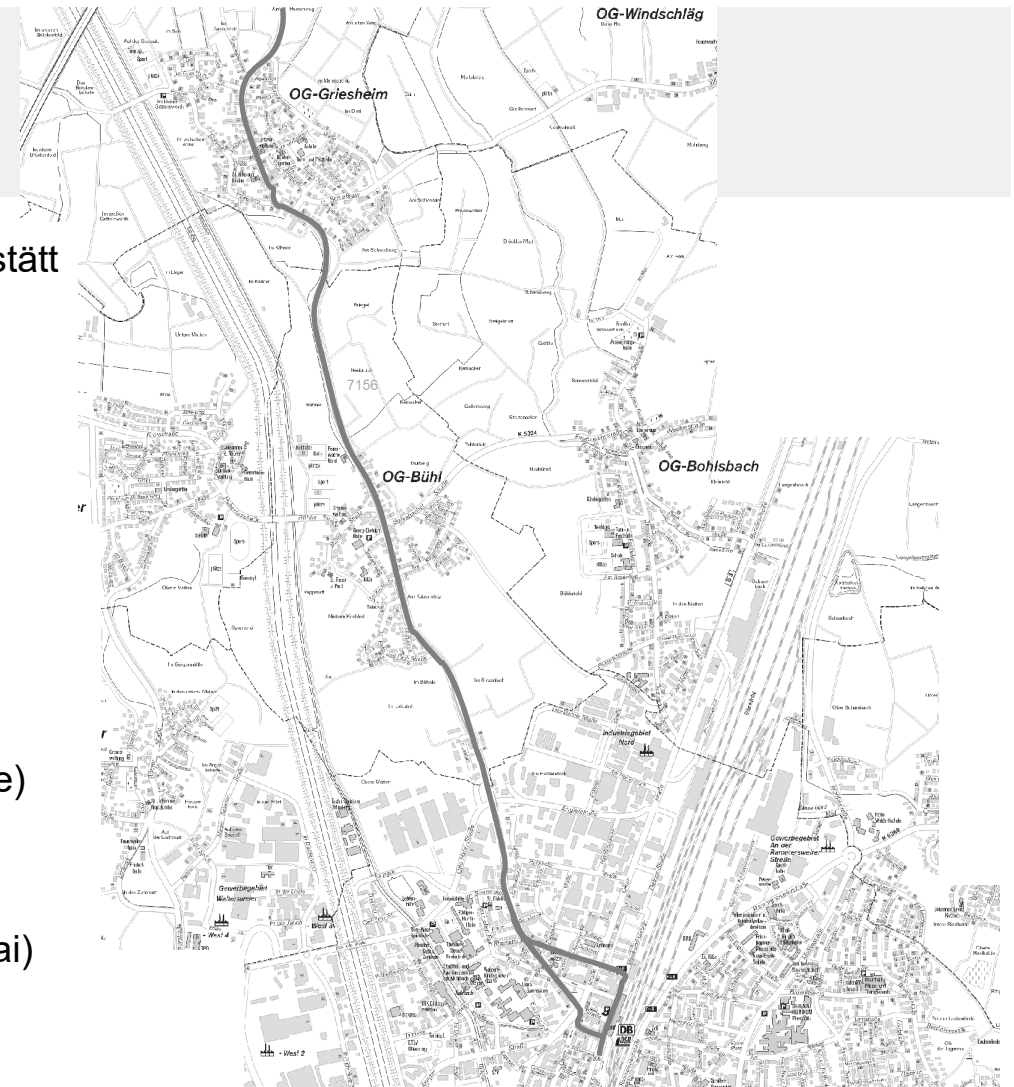
S9: Schulzentrum Nord - Fessenbach
Geplante Änderung (2):
Verlängerung ins Gewerbegebiet West

R 7136/7146/7156: ZOB – Bühl – Griesheim – Willstätt
– Kehl

Aktualisierung nach Rücksprache mit OK:

- Eigenwirtschaftlicher Antrag ist eingegangen, jedoch ohne bislang zubestellte Leistungen
- Ortenaukreis signalisiert Bereitschaft, bislang zubestellte Leistungen vollständig zu übernehmen (Grundsatzbeschluss Verschlechterungsverbot)
- Weitere Aufstockung (Abend und Wochenende) werden geprüft (Bereitschaft VU und Finanzierungsbeitrag Kreis)
- Beratung in kommenden UTA-Sitzungen (März/Mai)

06.03.2024



Masterplan Verkehr ÖV.3 – Beschleunigung des Busverkehrs

Leitziel: Der öffentliche Verkehr hält möglichst nur noch an der Haltestelle und dort möglichst kurz!

=> Verkehrsbedingte Halte (Lichtsignalanlagen, Staus, Abwarten von Gegenverkehr, haltende/parkende Fahrzeuge, vorfahrtbedingte Halte usw.) reduzieren

Masterplan Verkehr ÖV.3 – Beschleunigung des Busverkehrs

Leitziel: Der öffentliche Verkehr hält möglichst nur noch an der Haltestelle und dort möglichst kurz!

=> Verkehrsbedingte Halte (Lichtsignalanlagen, Staus, Abwarten von Gegenverkehr, haltende/parkende Fahrzeuge, **vorfahrtbedingte Halte** usw.) reduzieren

Beispiele
vorfahrtsbedingte Halte:
Grimmelshausen-
Straße/Walther-
Blumenstock-Straße



Beispiele
vorfahrtsbedingte Halte:
Im Drachenacker/In der
Lieste



Beispiele
vorfahrtsbedingte Halte:
Am Bürgerwald/Grüner
Gang



Beispiele
vorfahrtsbedingte Halte:
Wasserstraße/
Freiburger Straße



Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen, die Verwaltung mit den folgenden Punkten zu beauftragen:

1. Die Verwaltung setzt die Angebotsausweitung (ganztägiger Halbstundentakt auf den Linien S3, S4 und S9) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 um.
2. Die Verwaltung setzt die Verlängerung der Linie S9 ins Gewerbegebiet West um.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept zum Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation zur Umsetzung vorzubereiten.
4. Mit dem Ziel der Busbeschleunigung wird die Verwaltung die Knotenpunkte mit Wartepflicht für den ÖPNV identifizieren, um dann in Zusammenarbeit mit der Verkehrsbehörde und der Polizei die Vorfahrtsregelung zu Gunsten des ÖPNV anzupassen.
5. Gegenfinanzierung der Maßnahmen unter den Punkten 1 und 2 sowie Generierung weiterer finanzieller Mittel für den ÖPNV:
 - a. Nutzung von Mehreinnahmen aus der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung über den IKO-Beitrag hinaus. (Verkehr finanziert Verkehr)
 - b. Nutzung von Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Bewohnerparkgebühren über den IKO-Beitrag hinaus. (Verkehr finanziert Verkehr)
 - c. Vorbereitung einer Vorlage zur Anpassung der Parkgebühren in Zone 1

Top 2:

Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung großer Infrastrukturprojekte (Südzubringer und Nordquerung)

Verkehrliche Untersuchung

Grundlage: **Klimaschutzszenario 2035** des Masterplan Verkehr

- Mit vielen Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen
- Südzubringer bereits enthalten
- Nordquerung nicht enthalten

1. Teil:

Untersuchung der verkehrlichen
Auswirkungen bei Wegnahme des
Südzubringers

2. Teil:

Untersuchung der verkehrlichen
Auswirkungen durch Aufnahme der
Nordquerung

Ergebnisse zum Südzubringer

Sehr geringe Auswirkungen auf **Verkehrsnachfrage und Modal Split** durch Wegnahme des Südzubringers im Klimaschutzszenario:

Verkehrsnachfrage:

	Offenburger*innen	Bewohner*innen der Umlandgemeinden	Insgesamt
Zu Fuß:	+ 0,1 %	+ 0,1%	+ 0,1 %
Rad:	+ 0,1 %	+ 0,1 %	+ 0,1 %
ÖV:	+ 0,3 %	+ 0,6 %	+ 0,6 %
MIV:	- 0,4 %	- 0,3 %	- 0,3 %

ÖV – Öffentlicher Verkehr
 MIV – Motorisierter Individualverkehr

Modal Split:

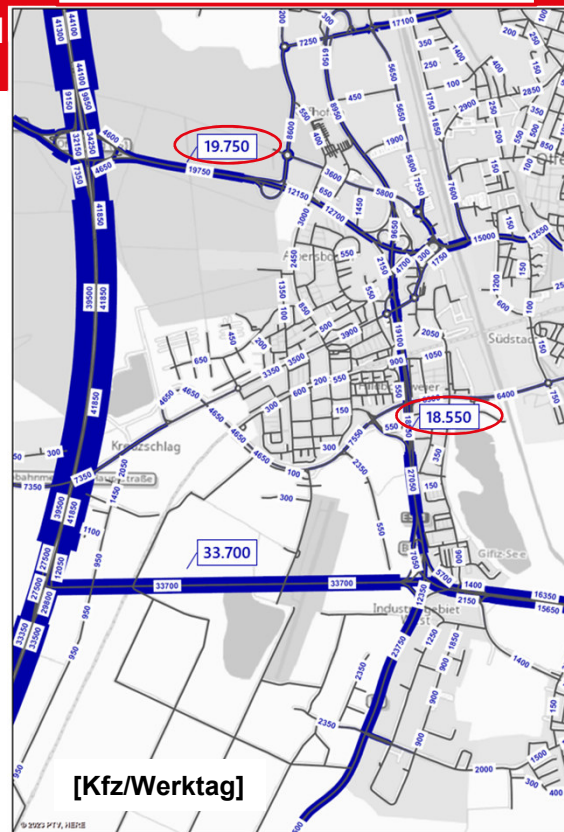
Veränderungen im 0,1%-Bereich

Ergebnisse zum Südzu

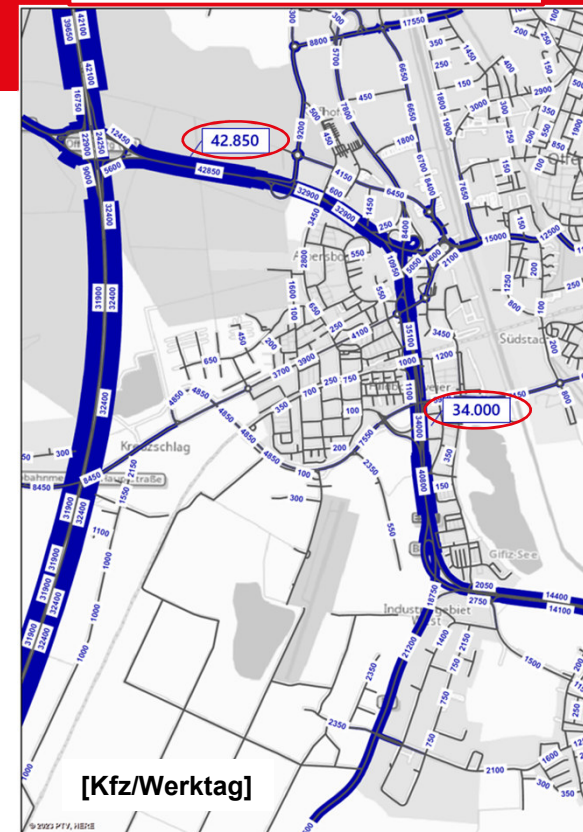
Starke Entlastung
auf Abschnitten der
B3/B33 durch den
Südzubringer:

06.03.2024

Klimaschutzszenario
mit Südzubringer



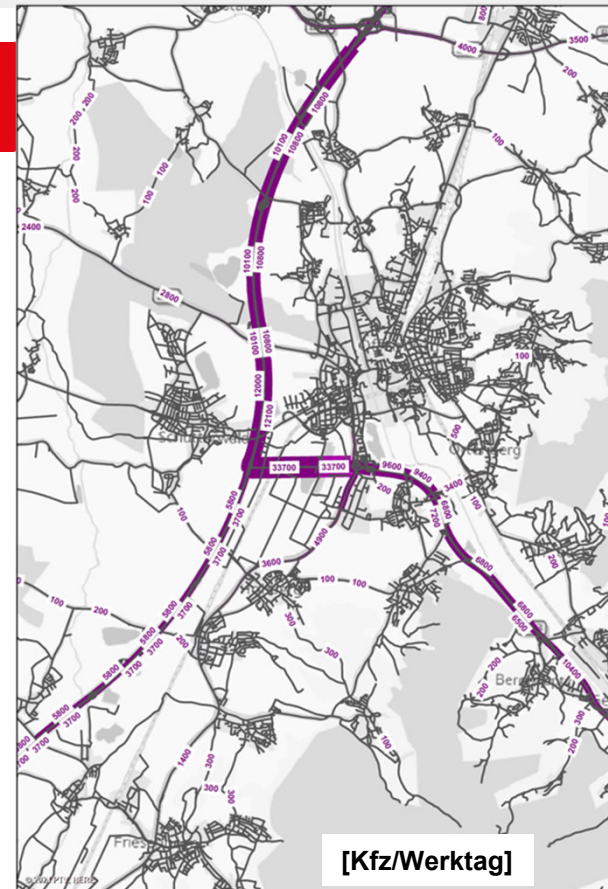
Klimaschutzszenario
ohne Südzubringer



Ergebnisse zum Südzubringer

Hauptsächlich Verkehr aus dem Umland würde den Südzubringer nutzen.

06.03.2024

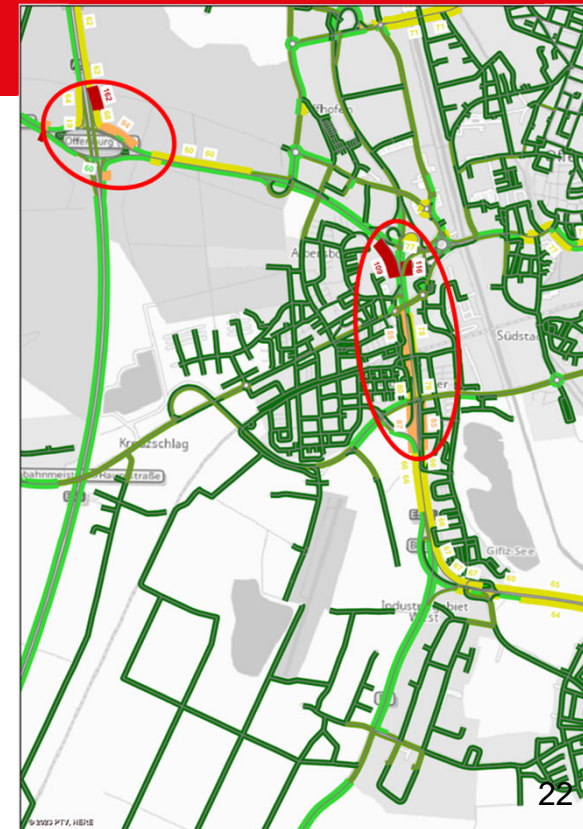
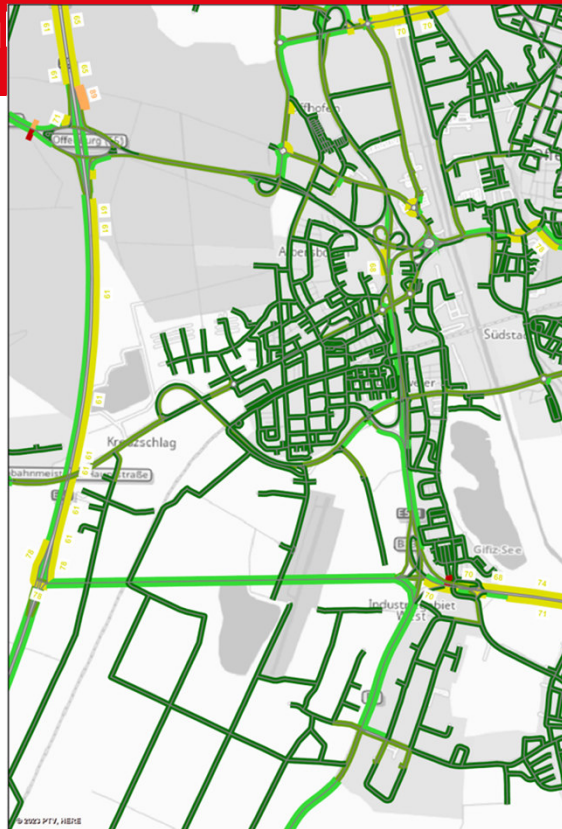
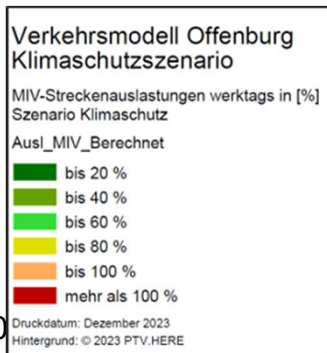


Klimaschutzszenario
mit Süzubringer

Klimaschutzszenario
ohne Süzubringer

Ergebnisse zum Südu

Ohne Süzubringer steigt die **Auslastung** auf Abschnitten der B3/B33 an (stellenweise bis über 100%).



Fazit zum Südzubringer

Durch Wegnahme des Südzubringers im Klimaschutzszenario entstehen:

- Kaum Änderungen bei Verkehrsmittelwahl
- Sehr hohe Auslastung auf Abschnitten der B3/B33, da Verkehrsverlagerung auf Südzubringer entfällt

Ergebnisse zur Nordquerung

Durch Aufnahme der Nordquerung im Klimaschutzscenario entstehen geringe Auswirkungen auf **Verkehrsnachfrage und Modal Split:**

Verkehrsnachfrage:

	Offenburger*innen	Bewohner*innen der Umlandgemeinden	Insgesamt	
Zu Fuß:	- 0,3 %	- 0,1 %	- 0,1 %	
Rad:	- 0,9 %	- 0,1 %	- 0,5 %	
ÖV:	- 0,6 %	- 0,1 %	- 0,2 %	ÖV – Öffentlicher Verkehr
MIV:	+ 1,7 %	+ 0,1 %	+ 0,3 %	MIV – Motorisierter Individualverkehr

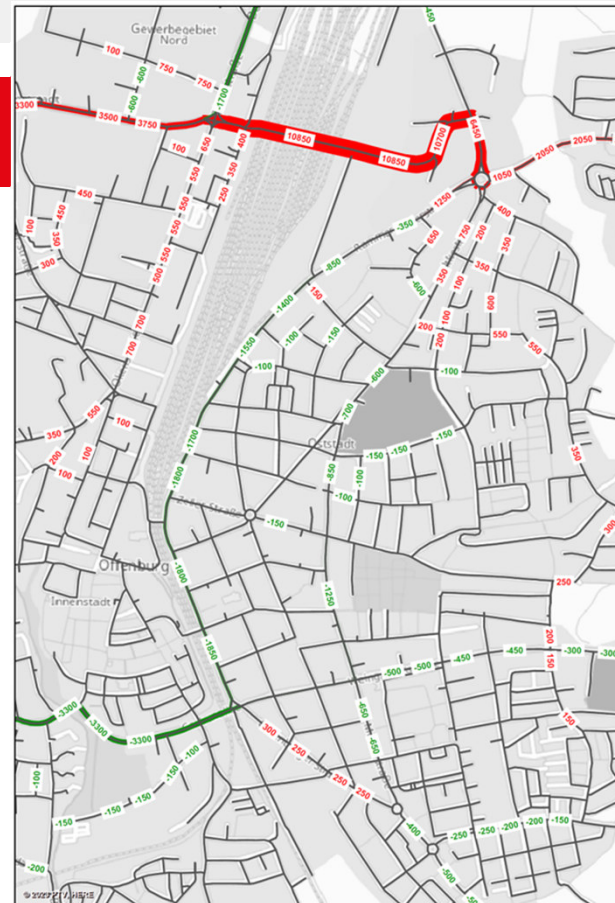
Modal Split:

	Offenburger*innen		Bewohner*innen der Umlandgemeinden		Insgesamt	
	Mit Nordquerung	Ohne Nordquerung	Mit Nordquerung	Ohne Nordquerung	Mit Nordquerung	Ohne Nordquerung
Zu Fuß:	30,3 %	30,3 %	21,0 %	21,0 %	23,4 %	23,5 %
Rad:	32,0 %	32,2 %	11,2 %	11,2 %	16,7 %	16,8 %
ÖV:	12,5 %	12,5 %	17,2 %	17,3 %	16,0 %	16,0 %
MIV:	25,3 %	24,9 %	50,6 %	50,5 %	43,9 %	43,8 %

Ergebnisse zur Nordquerung:

Durch Aufnahme der Nordquerung im Klimaschutzenszenario:

- Höhere **Belastungen** auf den umliegenden Straßen
- **Entlastung** z.B. auf Grabenallee



[Zunahme (rot)
Abnahme (grün) der
Kfz-Belastung am
Werktag]

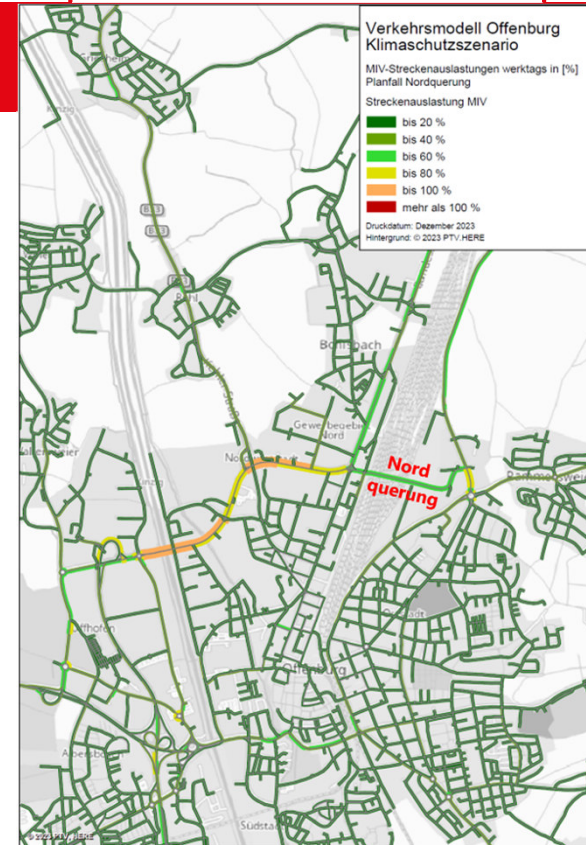
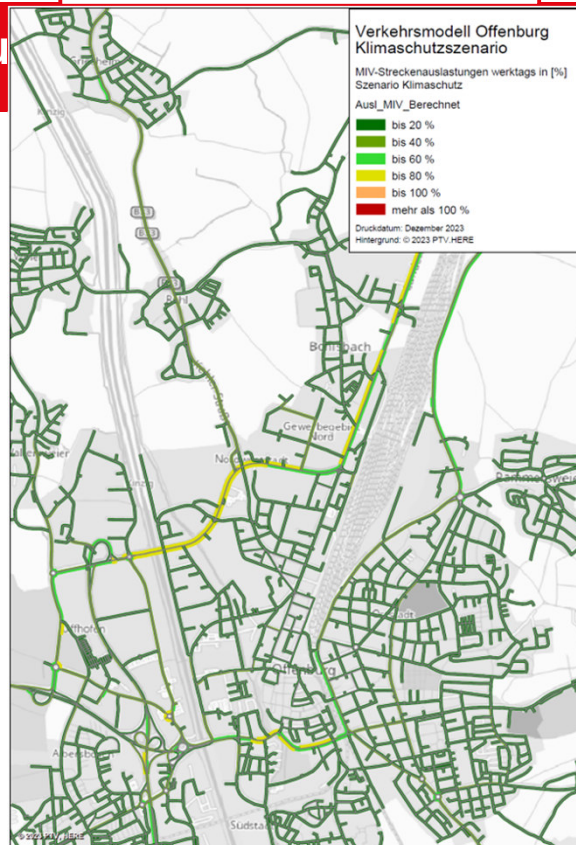
**Klimaschutzszenario
ohne Nordquerung**

**Klimaschutzszenario
mit Nordquerung**

Ergebnisse zur Nordquerung

Mit der Nordquerung steigt die **Auslastung** der anliegenden Straßen auf 80-100%

06.03.2024



Ergebnisse zur Nordquerung

Mit der Aufnahme der Nordquerung im Klimaschutzszenario entstehen geringe **Fahrzeitgewinne** auf folgenden Verbindungen:

Fahrzeitgewinne durch die Nordquerung			
Quelle:	Ziel:	Bahnhof	Autobahn
Ebersweier		2,0 min	1,4 min
Rammersweier		5,7 min	2,8 min
Zell-Weierbach		2,1 min	0,3 min
Durbach		3,0 min	2,4 min
Bereich Ortenauklinikum am Ebertplatz		5,7 min	0,6 min

Ergebnisse zur Nordquerung

Mit der Aufnahme der Nordquerung im Klimaschutzszenario

- steigt die **Fahrleistung** im Kfz-Verkehr geringfügig an (0,3 %).
- sinkt die **Fahrleistung** im Radverkehr (1,1 %) und Fußverkehr (0,2 %).
- steigen die **Treibhausgasemissionen** um 0,6 % auf Offenburger Gemarkung

Gemeinsamer Antrag der FWO-, SPD- und CDU-Fraktionen

- **„Die Fraktionen der FWO, SPD und CDU beantragen gemeinsam die sofortige Aufnahme der Planungen der „Nordspange.“**
- [...]„Diese Planung [zur Nordspange] steht für uns in direktem Zusammenhang mit der Planung rund um den Bahnhof, der Planung der Unionbrücke, der Planung des Großklinikums und der eventuellen Planung des neuen Landratsamtes“
- [...]„Auch diesbezüglich [Neuplanung des Stadteingangs Nord] ist diese wichtige Ost-West-Verbindung dringend zu planen.“
- „Wir drücken hiermit ausdrücklich unseren politischen Willen aus – Offenburg braucht diese Nordumfahrung!“
- „Wir alle sehen diese Nordumfahrung als dringend notwendige Ergänzung des zukünftigen Ost-West-Verkehrsnetzes, um unser Bahnhofsumfeld und die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten.“

Gemeinsamer Antrag der FWO-, SPD- und CDU-Fraktionen

- Der Neubau der Unionbrücke ist für den Zeitraum 2030 geplant und notwendig. Die Nordquerung hat einen deutlich späteren Zeitrahmen zu einer möglichen Umsetzung, so dass eine zeitliche Kopplung nicht möglich ist.
- Aktuell eine sehr hohe Auslastung und Kapazitätsengpässe im Fachbereich 6
- Vorschlag der Verwaltung: ab 2025 externe Vergabe einer Kosten-Nutzenanalyse inkl. Fördermöglichkeiten zur Nordquerung

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat,

- die Ergebnisse zur Untersuchung des Südzubringers und der Nordquerung zur Kenntnis zu nehmen
- die Verwaltung ab dem Jahr 2025 mit der Ausschreibung und Vergabe einer Kosten-Nutzen-Analyse inkl. Ermittlung der Fördermöglichkeiten für die Nordquerung zu beauftragen
- die notwendigen Haushaltsmittel für die Kosten-Nutzen-Analyse in Höhe von 50.000€ für den Haushalt 2024/25 zur Verfügung zu stellen

Top 3:

Geschäftsbericht 2023 des Fachbereich Tiefbau und Verkehr und der Stabsstelle Mobilität der Zukunft



**Wir wünschen einen guten
Heimweg!**